

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

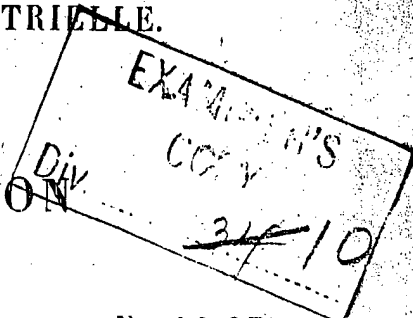
DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

1^{re} ADDITION
AU BREVET D'INVENTION

N° 703.342

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 40.075



Pare-chocs.

M. JACQUES GIANGLI résidant en France (Seine.)

(Brevet principal pris le 6 octobre 1930.)

Demandée le 9 avril 1931, à 16 heures à Paris.

Délivrée le 12 janvier 1932. — Publiée le 20 avril 1932.

Les pare-chocs pour voitures automobiles
présentent l'inconvénient général suivant.
Ils sont conformés avec extrémités incurvées
de façon que si par exemple une extrémité
5 du pare-chocs avant heurte, en avançant, une
autre voiture ou un obstacle quelconque,
l'obstacle tend à être rejeté de côté par le
fait même de la forme convexe offerte vers
l'avant par cette extrémité de pare-chocs;
10 mais par contre, si la rencontre avec l'obs-
tacle se fait dans le sens inverse, cette même
forme de l'extrémité du pare-chocs, concave
vers l'arrière, tend au contraire à provoquer
l'accrochage, d'autant plus que l'élasticité
15 du pare-chocs est nulle ou beaucoup moindre
dans ce sens que dans le sens normal. Il en
résulte souvent des accrochages sérieux et des
ruptures de pièces ou autres accidents plus
graves.

20 L'invention a pour objet principal un per-
fectionnement apporté au pare-chocs décrit
et représenté dans le brevet principal pour
écarter l'inconvénient ci-dessus. Ce pare-
chocs consistait en un boudin de caoutchouc,
25 de préférence creux ou pneumatique soutenu
à l'arrière par une ou plusieurs lames d'acier;
dans l'exemple représenté au brevet principal
la lame d'acier enfilée dans un canal ménagé

dans la partie dorsale du boudin de caout-
chouc, occupait toute la longueur des pare- 30
chocs et était courbée à ses extrémités pour
donner au boudin la convexité voulue vers
l'avant (en supposant un pare-chocs avant).

Le perfectionnement consiste à séparer les
bouts d'extrémité du pare-chocs de son corps 35
principal et à n'armer ceux-ci que tout au
plus sur une partie de leur longueur de façon
à leur laisser une certaine élasticité en cas
d'accrochage en sens inverse, et qu'ils puis-
sent se déformer dans ce cas en rejetant l'obs- 40
tacle de côté sans amener d'accrochage violent
et sans provoquer de rupture de pièces.

Avec cette disposition, le corps principal
du pare-chocs ainsi que la ou les lames d'acier 45
qui lui servent d'armature peuvent être recti-
lignes, ce qui facilite la construction et le
montage.

Le dessin ci-joint représente à seul titre
d'exemple une forme d'exécution de l'objet
de l'invention; la fig. 1 montre en vue exté- 50
rieure les différentes pièces constitutives du
pare-chocs; la fig. 2 est une coupe longitu-
dinale; la fig. 3 est une vue du pare-chocs
dans son ensemble; la fig. 4 montre en pers-
pective une partie du corps médian, le bout 55
courbé correspondant et le collier d'assem-

blage: la fig. 5 est une coupe transversale du corps par exemple par V-V (fig. 2) à échelle agrandie.

Comme dans le brevet principal, le corps du pare-chocs est constitué par un boudin pneumatique ou en caoutchouc creux C comportant, noyé dans sa partie dorsale plus épaisse et méplate, une lame d'acier L. Cette lame dépassant à chaque bout du corps C d'une certaine longueur convenable a . Les extrémités du pare-chocs sont, suivant l'invention, constituées par des bouts 1 en caoutchouc creux ou plein présentant chacun un logement vide 2 destiné à s'enfiler sur le bout a débordant de la lame L. L'assemblage entre le corps C et le bout 1 se fait de la manière suivante: une collerette métallique 3 est fixée d'une manière convenable quelconque à chaque extrémité du corps C, de même qu'une collerette 4 est fixée à l'extrémité correspondante du bout 1 et un anneau de serrage 5 à brides intérieures 5' (fig. 4) peut, lorsque le bout 1 est enfilé sur l'extrémité a de la lame L, embrasser les brides extérieures des collerettes 3 et 4 et assurer ainsi l'assemblage.

On comprend que comme chaque bout 1 n'est armé que sur une partie de sa longueur, son extrémité extérieure peut être par suite suffisamment souple pour éviter les chocs violents et les ruptures de pièces en cas d'accrochage en sens inverse. Comme la lame armature L est rectiligne sur toute sa longueur, sa mise en place dans le boudin C n'offre aucune difficulté et la construction est simplifiée.

Bien entendu le mode d'exécution ci-dessus n'est donné qu'à seul titre d'exemple;

l'armature pourrait comporter comme dans le brevet, également une lame d'acier arrière extérieure; la forme et la construction des bouts amovibles peuvent varier, ainsi que leurs moyens d'assemblage avec le corps médian du pare-chocs, et de manière générale les détails de construction et dispositions secondaires pourront varier de multiples manières sans sortir du cadre de l'invention.

RÉSUMÉ.

L'invention a pour objet des perfectionnements au pare-chocs décrit dans le brevet principal et elle porte plus particulièrement sur les points suivants:

1° Les bouts incurvés du pare-chocs sont constitués par des pièces séparées qui ne sont armées que tout au plus sur une partie de leur longueur de manière à éviter les chocs violents en cas d'accrochage en sens inverse;

2° L'armature de préférence rectiligne déborde à chaque extrémité le corps médian du pare-chocs et sert à l'assemblage des bouts rapportés;

3° Le mode d'exécution dans lequel la lame d'armature unique est logée à l'intérieur du boudin du corps médian et les bouts rapportés en caoutchouc creux ou plein sont enfilés sur les bouts dépassant de cette armature, l'assemblage étant complété par des collerettes et un anneau de serrage.

JACQUES GIANOLI.

Par procuration:

BRAD DE LOMENIE.

NOV - 1998

293-11.R

17
293-155

M. Gianoli

Pl. unique

